
Im Rückspiegel: Vor 100 Jahren „hüpften“ die ersten Autos vom Band

Ein Vierteljahrhundert nach Beginn seiner Fahrzeugfertigung führte Opel vor 100 Jahren als erster deutscher Autohersteller die Fließbandproduktion ein. Der erste Wagen, der 1924 in Deutschland „vom Band läuft“, ist der stets grün lackierte Opel 4/12 PS „Laubfrosch“. Mit der Großserienfertigung wurde das neue Modell für viele Menschen erschwinglich, die sich bis dahin kein Automobil leisten konnten. Rund 120.000 Opel 4 PS wurden von Mai 1924 bis Juni 1931 hergestellt.

Statt groß und schwarz wie die meisten Modelle fuhr der Opel klein und grün vor – was ihm im Volksmund den Spitznamen „Laubfrosch“ bescherte. Das Fahrzeug bot zahlreiche Neuerungen, darunter den Vier-Zylinder-Blockmotor mit direkt angeflanschem Getriebe, abnehmbare Zylinderdeckel, Ölpumpenschmierung, Stahl-Lamellenkupplung, verstellbare Windschutzscheibe sowie Stahlscheibenräder. Wie die Räder war auch der Fahrzeugrahmen aus Pressstahl gefertigt; darauf saß eine Karosserie aus Stahl und Holz. Der 1,0-Liter-Reihenvierzylinder beschleunigte den Kleinwagen auf eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h. Im dritten Gang wurde eine Dauergeschwindigkeit von 50 km/h erreicht. Der Schalthebel des Rechtslenkers war nicht mehr außenbords angebracht, sondern – für die damalige Zeit sehr modern – leicht erreichbar in der Fahrzeugmitte.

Der zunächst als Zwei- und später als verlängerter Dreisitzer angebotene Laubfrosch war 3,20 Meter lang, 1,35 Meter breit und 1,65 Meter hoch, hatte ein Klappverdeck als Wetterschutz und sogar einen hinter der Sitzbank im Spitzheck integrierten Kofferraum. Im Laufe der Jahre wuchs der Hubraum auf 1,2 Liter und die Leistung von zwölf auf 20 PS (die Zahl 4 stand für die so genannten Steuer-PS). Citroën warf Opel zwar vor, es handele sich bei dem Laubfrosch um ein Plagiat des Typ C bzw. 5 CV, die Klage wurde aber abgewiesen.

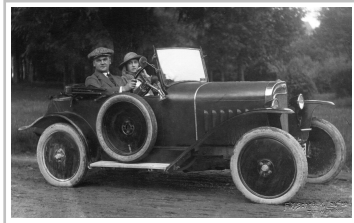
Der „Wagen für Jedermann“, so die damalige Opel-Werbung, kostete beim Produktionsstart 4500 Rentenmark – wenig im Vergleich zu anderen Fahrzeugen, aber immer noch so viel wie zur damaligen Zeit ein Eigenheim. Zum Volks-Opel wurde er schließlich, weil sein Verkaufspreis dank stetig weiterentwickelter Fließbandtechnik von Jahr zu Jahr sank. 1930 war der Opel 4/20 PS in der einfachen Ausführung als Zweisitzer schon für 1990 Reichsmark erhältlich. Mit mehr als 100.000 produzierten Einheiten hatte er sich da bereits als ideales und erschwingliches Automobil für gewerblich tätige Zeitgenossen wie Landärzte, Architekten oder Handelsvertreter durchgesetzt.

Der Erfolg des ersten in Großserie gefertigten Automobils in Deutschland war nicht absehbar, als sich die Opel-Brüder 1923 – mitten in der Inflationszeit – entschieden, ein Fahrzeug mit gänzlich neuen Fertigungsmethoden herzustellen und damit die deutsche Automobilproduktion entscheidend voranzubringen. Kurz zuvor hatte Fritz von Opel auf einer Reise in den USA die Fließbandtechnik und den Einsatz moderner Werkzeugmaschinen genauer unter die Lupe genommen; weitere Anleihen holt er sich in Frankreich. Dann ging es schnell: Die Opel-Brüder investieren die enorme Summe von rund einer Million Goldmark, um das Werk in Rüsselsheim zu modernisieren und von Einzel- auf Fließbandproduktion umzustellen. 45 Meter war das erste Fließband lang – nicht viel für heutige Verhältnisse, aber es revolutionierte die Fertigung. Neu waren auch die Förderketten, die sich bald durch die Fabrik zogen. Mit ihnen gehörten die Zeiten, in denen sich die Arbeiter ihr Material von Hand oder mit einem Karren heranholen mussten, der Vergangenheit an. Kurbelgehäuse, Nockenwellen oder Zylinderblöcke kamen nun auf Transportbändern. Auch das Herzstück der Fabrik, die Montagebahn, wuchs stetig: 1928 erstreckte sich die Fließbandproduktion im Rüsselsheimer Werk bereits auf einer Länge von rund zwei Kilometern.

Durch die Produktion am laufenden Band schrumpften die Fertigungszeiten auf ein Minimum. Hoffte Fritz von Opel im Frühjahr 1924 auf eine Tagesleistung von 25

Fahrzeugen, waren es zum Jahresende bereits 100 Autos, und schon wenige Monate später hüpften 125 Laubfrösche pro Tag von den Bändern. Durch die steigenden Stückzahlen sanken die Herstellungskosten und der ohnehin günstige Einstandspreis des Opel 4 PS konnte reduziert werden, das kurbelte die Nachfrage an, die mit der damals neuen Produktionsmethode auch prompt wieder bedient werden konnte. Eine echte Win-win-Situation. Der Opel Laubfrosch entwickelte sich so zum Meilenstein für die deutsche Automobilindustrie und -historie. (aum)

Bilder zum Artikel



Opel 4/12 PS „Laubfrosch“ (1924).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Fließbandmontage im Opel-Werk Rüsselsheim in den 1920er Jahren.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Der 50.000ste Opel 4/12 PS „Laubfrosch“.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel 4/12 PS „Laubfrosch“ (1924).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel 4/12 PS Cabrio.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Zeitgenössische Werbung für den Opel 4/12 PS „Laubfrosch“ (1924).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



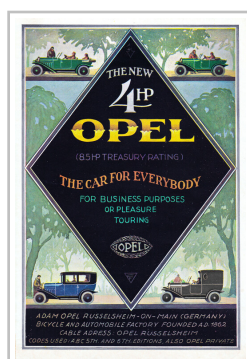
Werbung für den Opel Laubfrosch (1924).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Titelblatt des Prospekts Opel 4 PS (1927).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Englische Werbeanzeige für den Opel 4 PS (1925).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel-Werbeanzeige von 1925 zur Tagesproduktion.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel-Werbeanzeige von 1925.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel 4/12 PS „Laubfrosch“ (1924).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel 4/12 PS „Laubfrosch“ (1924).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel 4/12 PS „Laubfrosch“ (1924).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel 4/12 PS „Laubfrosch“ (1924).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel 4/12 PS „Laubfrosch“ (1924).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel 4/12 PS „Laubfrosch“ (1924).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel 4/12 PS „Laubfrosch“ (1924).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel
